

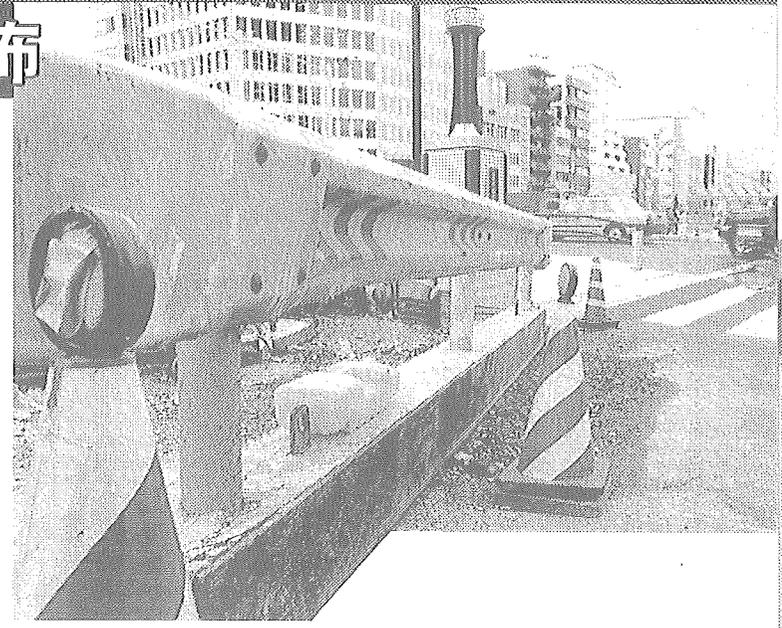
「なぜ起こったの

か？」が事故対策の根本だ

視界を遮っていた 告発ルポ第4弾

ガードレールの恐怖

柳原三佳
ジャーナリスト



これでいいのが

交通行政

4

っていた同僚はけがを負ったものの、自力で車から降りることができたが、運転席の幸子さんは意識がなく、ぐったりしたまま動かなかった。
脳挫傷と診断され、メデイカルセンタに運ばれた幸子さんは、数時間後、脳の腫れを抑える緊急手術を受けた。しかし、事故から八日後、一度も目を開けることなく息を引き取った。
事故の相手は、近所に住む無職の男性Aさん(当時二十六歳)だった。Aさんは無免許、車は車検切れで、自賠責保険にすら加入していなかった。
「保険会社によると、無免許や無保険は事故そのものとは直接関係なく、あくまでもわき道から進入した娘のほう

に九割の過失があるということでした。そんな理不尽な、と思いましたが、相手が優先道路である以上、仕方がないということでした。それにしても、なぜ娘は右側から迫り来る車に気づかなかったのでしょうか。同乗していた方の話によると、娘は間違いなく標示にしたがって一時停止し、それから発進したというのですが――
しかし、田宮さんのその疑問は、事故発生と同じ時間帯に現場に向いてみると、すぐにわかった。
警察の調査には、現場の見通しについて「どちらからも良い」と書かれていたのだが、実は、幸子さんが進行していたわき道からの見通しは、極端に悪いのだ。わき道よりも一段高い地点にあるバイパスの路肩には、白い板状のガードレールが延々と、しかも二重

に設置され、夜はバイパスを走っている車のヘッドライトを完全に遮ってしまふ。しかも事故の夜は、小雨が上がった後で薄霧がかかっていたという。
私が事故現場を訪れたときは、すでにガードレールが三枚はずされたあとだった。そこで、当時の状況を再現するために、少しの間ガードレールの隙間を板でふさぎ、幸子さんと同型車に乗って同じルートで走行してみた。
実際に走ってみると、その怖さがよくわかった。ガードレールに隠れてしまふのはヘッドライトだけではなかった。トラックなどの大きな車は見えるのだが、乗用車クラスの場合はルーフ部分も闇に溶け込んでしまい、実際には車が走行しているのに、車らしき姿はほとんど見えない。そのうえ、ガードレールに「交通安全運動……」ののぼりが立てられ、それがじゃまになって、さらに視界を遮っていた。
地元住民からは、事故が起きる前からこの交差点の危険性がささやかれていたというが、せめてガードレールが見通しのきくパイプ状のものであれば、このような事故は防げたのではないか。田宮さんは語る。

今年はじめ、NHK教育テレビで、「クラッシュ」という海外ドキュメンタリーを見た。その冒頭で映し出されたのは、昨年八月、パリで起こったダイアナ元妃の死亡事故だった。
ベントがトンネル内で中央分離帯の柱に激突し、乗っていた四人のうち三人が死亡するというこの惨事については、運転手の飲酒、スピードの出しすぎ、バラッチの執拗な追跡など、さまざまな話題が取りざたされた。ところが番組では、この事故の分析

を行ったパーミンガム大学のマリー・マツカイ教授が、次のようにコメントしていたのだ。
「確かに、ベントの運転は適切ではなかったかもしれない。しかし、トンネルの柱にガードレールさえあれば、命を落とすような衝撃は避けられたはず。つまり、この事故の責任は、明らかにフランス政府にあるのだ」
この現場では、過去十五年間に八人の死者が出ていた。もしフランス政府が、ガードレール一層につき三十秒の経費を使っていたら、三人もの死者を出さずにすんだはず、というわけだ。
日本では、交通事故の責任を道路管理者に問うことはまだ一般的ではない。しかし、年間約七十七万件も発生している交通事故の中には、明らかに道路の欠陥が引き金になったり、重大な結果を招いたのではないかと思えるようなケースも含まれている。
『道路管理瑕疵判例ハンドブック』(ぎょうせい)という本をめくると、道路上の穴ぼこ、段差、障害物、凍結、ガードレールや道路工事の不全などが起因して起こった事故で、被害者側が管理者に損害賠償を請求した訴訟の判決趣旨が掲載されているが、欠陥は明らかでも、管理者側の過失が認められるケースはそれほど多くないのが現状だ。しかし、私の元には、訴訟に

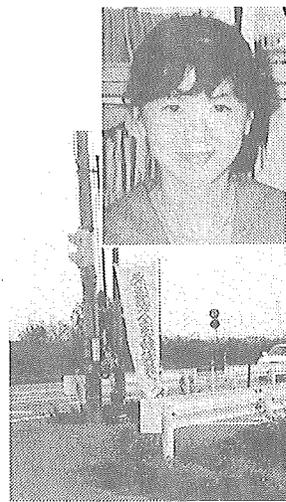
至る前に遺族の訴えや一般市民の運動によって道路施設の改善が行われた例も次々と寄せられている。
茨城県結城郡の国道294号バイパスの交差点では、ある死亡事故をきっかけに、交差点付近のガードレールが三枚取り外された。そして、交差するわき道の路上には、「止まれ」の文字が大きくペイントされ、一時停止ラインには赤く光って危険を促すストロップアイが四個埋め込まれた。
「もっと早くこうなっていたら……」と悔しそうに語るのは、同郡に住む田宮道子さん(六十七歳)である。
二年前、田宮さんは一人娘の幸子さん(当時三十二歳)を、この交差点で起こった衝突事故で失った。
一九九六年五月二日。その夜、職場の同僚四人を自分の車に乗せた幸子さんは、自宅まで送るため車を走らせていた。最初に二人を送り届け、残る二人の家を指して田んぼの中の細いわき道へ入った。そして、国道294号バイパスを横切るため一時停止し、そのままゆっくり前へ進んだとき、「あっ」という声を上げる間もなく右側からかなりの速度で進行してきた乗用車と出会い頭に衝突したのだ。
運転席のドアを直撃された幸子さんの車は、衝突地点から左方向へ約四十度飛ばされた。助手席と後部座席に乗

を行なったパーミンガム大学のマリー・マツカイ教授が、次のようにコメントしていたのだ。
「確かに、ベントの運転は適切ではなかったかもしれない。しかし、トンネルの柱にガードレールさえあれば、命を落とすような衝撃は避けられたはず。つまり、この事故の責任は、明らかにフランス政府にあるのだ」
この現場では、過去十五年間に八人の死者が出ていた。もしフランス政府が、ガードレール一層につき三十秒の経費を使っていたら、三人もの死者を出さずにすんだはず、というわけだ。
日本では、交通事故の責任を道路管理者に問うことはまだ一般的ではない。しかし、年間約七十七万件も発生している交通事故の中には、明らかに道路の欠陥が引き金になったり、重大な結果を招いたのではないかと思えるようなケースも含まれている。
『道路管理瑕疵判例ハンドブック』(ぎょうせい)という本をめくると、道路上の穴ぼこ、段差、障害物、凍結、ガードレールや道路工事の不全などが起因して起こった事故で、被害者側が管理者に損害賠償を請求した訴訟の判決趣旨が掲載されているが、欠陥は明らかでも、管理者側の過失が認められるケースはそれほど多くないのが現状だ。しかし、私の元には、訴訟に

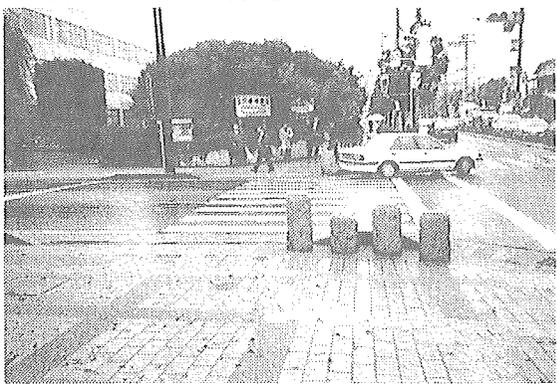
「娘の事故の後、現場はかなり改善されましたが、私たちは今もやり場のない怒りをどうすることもできず、むなししい日々を過ごしています。そして今、私が行政に対してもうひとつ言いたいこと、それは、なぜAさんのような悪質な運転者を野放しにしていたかということですか。Aさんは数カ月前にも無免許運転で捕まり、罰金八万円の判決を受けていました。そして一年もたたないうちに、また無免許運転を

し、結果的に死亡事故を起こしたのです。また、車検を受けていないのだからヘッドライトがついてたかどうかもわかりません。娘は免許を所有し、車検を取り、保険にも加入し、決

事故現場はガードレールが二重に設置されていた。上は衝突事故で死亡した田宮幸子さん（当時32歳）



横断歩道を遮っていた自然石のモニュメント。現在は、横断歩道が1.6m左側に移された。



交通事故をゼロにすることは難しいと思いますが、起きないように努力すれば、何パーセントかは減少させることができると思います（尾山さん）
連載二回目で取り上げた、神奈川県「交通行政市民オンブズマン」にも、発足直後から、道路行政に対する不満や疑問、改善策の提言などが数多く寄せられているという。
神奈川県で人間工学を担当し、学者の立場でこの活動にもかかわっている堀野定雄助教はこう語る。
「交通事故の再発防止は、わが国の国民的最優先課題です。しかし、事故を起こした個人の不注意を責めるだけでは根本的な解決にはつながりません。

められたことはすべて守ってしましました。それでも一方的に悪いとされてしまうこの不合理を、なんとか変えていくことはできないでしょうか」

今回の事故で、道路交通法違反、道路運送車両法違反に問われたAさんは、懲役六月執行猶予三年の判決を受けた。田宮さんは、Aさんが自賠責保険に加入していなかったため、現在、無保険車やひき逃げ事故を対象とした政府の保障事業に救済を求めている。
「このような悲惨な交通事故を減らすためには、交通安全の徹底はもちろん、道路施設等の充実強化が必要で、何のために、どこに、どうしてこのような施設が必要なのか、また、その機能は十分な効果を上げているかなどを、もっと徹底的に検討し、総合的に評価すべきではないでしょうか」
そう語るのは、埼玉県与野市の行政書士、尾山繁雄さんだ。

今年二月、尾山さんは有志数人とともに「交通問題総合研究所」というボランティアグループを結成。交通安全、交通環境、車両の使用とその管理、交通事故という四つの項目を重点施策として挙げ、事故相談のほか、周辺地域の信号機や横断歩道の設置状況などについての調査を続けてきた。

実は、所長の尾山さんをはじめ、この会には、前職が警察官という人が多
なぜ事故が起こったのかを、人と機械、環境、運用・管理に至るまで、人間工学の視点でトータル的に分析し、もし不整合な点が見つかれば、改善可能な点がなかったかどうかを判定する。そして次に予測される危険を回避することが重要なのです」

事故防止に不可欠な人間工学からの分析

このような手法は「タスク（作業）分析」と呼ばれており、世界各国でさまざまな工業製品や新システムの開発に生かされている。たとえば、野菜室を中段に備えた冷蔵庫は、主婦の日常の台所作業の分析から生まれた。開業から三十年以上たつ新幹線の乗客事故死者が一人にとどまっている理由も、設計時から人間工学の視点がふんだんに取り入れられているためだという。

また、堀野氏の取り組みの中から交通に関するものを挙げると、ドライバーが使いやすいトラックのキャビンデザインや首都高速道路や第3京浜高速道路の予告標識増設による事故防止、事故多発交差点の改良など、さまざまなケースがある。そして、その背景にはいずれもドライバーの行動や道路環境の徹底分析があった。つまり、「道路や車もれっきとした工業製品」と考

い。事故直後の現場に立ち会い、多くの遺族の嘆きを目のあたりにするなかで、形骸化した事故処理に、長い間、疑問を感じてきたのだという。

交通量の多い道路に独自に引いた路側線

この会の主任研究員で、元警察官の浅見和夫さんは語る。
「遺体安置所で変わり果てたわが子の姿を目にし、これはうちの子じゃないと泣き崩れる両親の姿を見るたびに、交通事故を一件でも減らせないものかと、痛切に感じたものです。現場をよく観察すると、明らかに道路の欠陥が事故の原因になっているものも少なくありません。そのような場合はすぐにでも改善しなければ、また同じような事故が繰り返されてしまうのです」

浅見さんは浦和警察署に在職中、交通事故防止のためにさまざまな対策を実行した。交通量の多い道路に、歩行者と車を分離するための「路側線」を自分で引いたこともあるという。
「あれは確か昭和四十六年、まだ路側線という言葉すらなかった時代でした。上司には、勝手なことを、と怒鳴られました。私にとって階級や昇進は二の次でした」
また、大型車に隠れて信号が見えない

えれば、交通事故の防止にも「タスク分析」が不可欠なのだ。
そこで、堀野氏が具体的に提案するのは、全国的に標準化された「交通事故情報収集ターミナル（ポータブル端末）」だ。たとえば警察官は、JRの車内発券機のように、押しボタン方式で入力していくポケットコンピュータを常備する。そして事故現場では、発生日時や場所のほか、車の使用実態、使用者の意図、心理状態、属性、事故に至る使用履歴、製品状態、使用空間、環境、運用などの情報を系統的に収集するのだ。堀野氏は語る。

「集められたこれらのデータは、交番へ戻ってアダプターに接続し、（財）交通事故総合分析センターのような機関に設置されたホストコンピュータに電送し、蓄積します。そこでは常駐の専門家が学際的に分析し、これまでのように年齢、時刻、車種など単一因子の視点だけで集計するのではなく、人間工学原理を生かしたクロス集計、つまり、年齢と時刻、車種と時刻、年齢と車種、といった複合的な視点で集計を行い、人、車、道、交通制度などの運用・管理など、多方面に事故対策を提案していくという仕組みです」

現在は、現場に急行する警察官が、事故原因の解明から事故の情報管理、事故防止まですべてに責任を持つよう

くなる危険性に気づいたときは、警察庁長官に写真を差し出し、交差点の道路右側に「補助信号機」の設置をするよう説得したこともあったという。

このような現場での経験をベースに発足した「交通問題総合研究所」の活動は、すでに成果を現している。浦和市役所東側の国道17号にある危険な横断歩道が、今年五月、安全な場所へ移動したのだ。尾山さんは語る。

「実は、二年前に国道の改修工事が行われたとき、左折車が通行人を巻き込むのを防ぐため、その交差点の四隅に高さ約五十センチのモニュメントが建てられました。ところが、国道をはさむ二カ所では、なぜか横断歩道と歩道を遮るような格好で設置されてしまいい、幅四メートルの横断歩道のうち、実質二・四メートルしか歩行できないという危険な状態になっていたのです」

そこで同研究所は、五月八日、国道を管理する建設省浦和出張所に改善を申し入れたところ、建設省はすぐに対応。一週間後の五月十五日には改善工事が行われ、問題の横断歩道は北へ約一・六メートル移動した。

「おそらくこのような問題は、日常生活の中になくさんあるはず。地域住民の目から道路を見て気づいたことがあれば、ぜひ行政に向けて声を上げ、改善をはかっていくべきです。交
な制度になっていますが、私はそれ自体に本来的な限界があり、過剰負担ではないかと同情さえしています。今後は、官民一体となってこの問題に取り組んでいく必要があるでしょう」
「道路」は私たちにあって、いまや最も生活に密着した構造物だ。にもかかわらず、その上で毎日のように発生する交通事故を、私たちはこれまで、あまりにも当たり前前に受け止め続けてきたのではないだろうか。
連載一回目で、分離信号の必要性を提唱していた「歩行者事故防止研究会」の長谷智喜さんから、また悲しい事故の知らせが入った。

埼玉県草加市で青信号を自転車で横断中の母が、同じく青で左折してきた大型トラックにはねられ二人とも即死したというのだ。原因は加害者の安全確認不十分。一回目で紹介した長谷さんの長男（当時十一歳）の死亡事故と全く同じ形態の事故だった。

「少なくとも分離信号であれば、うちの息子もこの親子も命を奪われずにすんだでしょう。その方法ははっきりしているのに、なぜ実行できないのか。行政は一日も早く、このような死が『構造死』であることに気づくべきです」

長谷さんは悔しそうに、そう語った。（おわり）

柳原三佳さんの告発ルポをまとめた「これでもいいのか自動車保険」(朝日新聞社刊、定価・本体一三〇〇円)が好評発売中です